

Ferrari 125 Sport 1947

NEVS-brevet måndag 23 september
Föregående lördag 21 september

1. **VW räknar med minskade intäkter**
2. **Toyota köper Tesla-batteri**
3. **Teslas nya snabba Porsche-dödare**
4. **Teslas nya uppfinning: bättre vindrutetorkare**
5. **Efter nya Renault Zoe – snart släpps två nya elbilar**
6. **Uppkäftig uppdatering – mer än ett ”facelift”**
7. **Provkörning av Ford Focus ST**
8. **Världens dyraste Audi - 34 år gammal**
9. **Nytt paradrekord för Ford Mustang**
10. **Porsche 912**
11. **Provkörning av Bentley 4½ Blower**
12. **Grattis Metro!**
13. **Sebastian Vettel tog årets första seger i Singapore**

ViBilägare

1. VW räknar med minskade intäkter

Publicerad 2019-09-13 15:19 **text Klas Skarin**

I samband med att VWs nya elbilar lanseras ser koncernen över lönsamheten för sina anslutna verkstäder. Volkswagen räknar med att serviceintäkterna minskar med upp till 30 procent.



Frågorna kring hur framtidens bilägande kommer att se ut är många. Men att folk kommer att fortsätta krocka med sina bilar är de flesta övertygande om.

Fortfarande är intäkterna från service, reparationer och tillbehör en kassako för biltillverkare, importörer och auktoriserade verkstäder – det som går under namnet eftermarknad.

Enligt Volkswagen kommer elbilens reparationskostnader vara 20 till 30 procent lägre på grund av färre rörliga delar och mindre slitage. Därför förbereder sig Volkswagengruppen nu för en minskad försäljning av reservdelar.

– Servicemarknaden har under en lång tid varit en nödvändig del av Volkswagens intäkter. När vi nu satsar på fossilfria transporter är det viktigt att vi fortsättningsvis har en fungerande affärsmodell, säger Christian Dahlheim, head of group sales, till Automotive News.

Volkswagen förutspår en 50-procentig försäljningsökning av koncernens samtliga modeller fram till 2030 vilket innebär 150 miljoner VW-fordon totalt. Av dessa beräknas drygt 15 procent vara elbilar. Den fortsatt goda försäljningen är det som ska hjälpa Volkswagen att hämta in de förlorade verkstadsintäkterna på sikt.

För att kunna serva sina verkstäder och elbilskunder effektivt i framtiden uppförs nu ett nytt lager i tyska Kassel för elbilsbatterier och tillhörande fordonskomponenter. Volkswagen garanterar 70 procent batterikapacitet efter åtta år eller 16 000 mils körning på nya ID3.

Redan 2025 räknar biltillverkaren med att sälja tre miljoner elbilar årligen vilket skulle innebära en fjärdedel av den totala Europaförsäljningen.

NyTeknik

2. Nikkei: Toyota köper Tesla-batteri

2019-09-13 07:06

TT

Toyota har börjat köpa Panasonics batterier av en typ som tagits fram till Tesla, för att sätta i sina laddhybrider, rapporterar japanska Nikkei. Det innebär att Panasonics fabrik i Osaka nu slår i kapacitetstaket – ett tecken på den hårdnande dragkampen om elbilsbatterier.



Toyota har tvekat när det gäller elbilar, men ser sig tvingat att erbjuda allt fler laddbara modeller i första hand i Kina.

Tesla letar nu efter fler batterileverantörer i Asien.

TT

RELATERADE ARTIKLAR

Rapport: Tesla spöar de tyska biltillverkarna

Lamborghinis första hybrid någonsin presenterad

Elon Musk: Teslas pickup är försenad



3. Teslas nya snabba Porsche-dödare

Redaktören bytbil

2019-09-13

Plaid är nya modellen som ska krossa Porsche Taycan



FILM: *https://youtu.be/6hmdmYRYt9A*

Tesla släpper en ny snabbare version av Model S med tre motorer som heter Plaid. Bilen har redan slagit rekord på Laguna Seca-banan och ska nu utmana Porsche Taycan på Nürburgring. Teslas nya modell är snabbare och billigare än Porsche. Namnet är lånat från Mel Brooks-filmen ”Det våras för rymden””.

Elon Musk har nu offentliggjort att Tesla kommer med en ny modell för att svara upp på Porsches elbil Taycan. Det handlar om en ”Plaid”-version på Model S som ska vara snabbare än Ludicrous. Det innebär att bilen accelererar fortare än 2,6 sekunder upp till 100 och att toppfarten blir högre än 261 km/h.

Bilen kommer att låna teknik från den kommande Tesla Roadster vilket innebär att den får två elmotorer bak och en fram. Namnet Plaid är hämtat från Mel Brooks-filmen Spaceballs (Det våras för rymden). Om cirka ett år går den i produktion – lagom till att kunder börjar få sina första Porsche Taycan-bilar.

Plaid Model S har redan debuterat på Laguna Seca raceway, där den satte varvrekord för fyradörrarsbilar med tiden 1 minut och 36 sekunder.



Den nya Plaid-drivlinan kommer att finnas tillgänglig i Model S, Model X och andra generationens Roadster. Enligt Elon Musk kommer den inte att släppas för Model 3 eller Model Y. Den kommer att ”kosta mer än våra nuvarande erbjudanden, men mindre än konkurrenter” och syftar på Porsche Taycan Turbo som kostar strax under två miljoner kronor.

Teslas rekord på Laguna Seca är än så länge inofficiellt, då bantjänstemännen inte var närvarande. Allt finns dock på film, vilket du kan se i bildspelet här ovan.

Nästa vecka är planen att Nico Rosberg ska köra en Plaid Model S runt Nürburgring. Skulle F1-stjärnan lyckas slå Porsche Taycans varvtid är det en enorm PR-förlust för det tyska bilmärket. Matchen på Nürburgring är det närmaste en duell mellan bilarna vi kommer, då Porsche inte tillåter tester av bilen än på några månader.

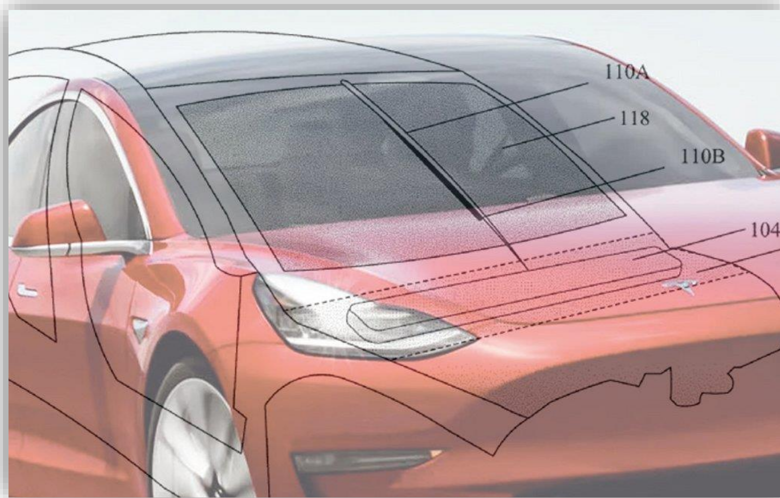




4. Teslas nya uppfinning: bättre vindrutetorkare

Redaktören bytbil 2019-09-15

Sökt patent - se ritningarna på hur nya torkarbladet ska fungera



Vindrutetorkarna har fungerat likadant på alla bilar i många år. Men nu har Tesla lämnat in en patentansökan för att skydda sin nya uppfinning: en elektromagnetisk vindrutetorkare.

Det ser snyggare ut – och sparar batteri.

Elon Musk och Tesla har redan revolutionerat bilbranschen med elbilen. Men det finns fortfarande områden på bilarna som kan förbättras, menar företaget.

Och ingen detalj är för liten för Teslas ingenjörer, för nu har man tagit fram en elektromagnetisk vindrutetorkare.

Det amerikanska patentverket tog emot Teslas ansökan den 5 september med rubriken ”Elektromagnetiskt torkarsystem för ett fordons vindruta”.

Ett blad – istället för dagens två – är både snyggare och effektivare, enligt Teslas ansökan, även om ritningarna som bifogats visar att två torkarblad kan användas.

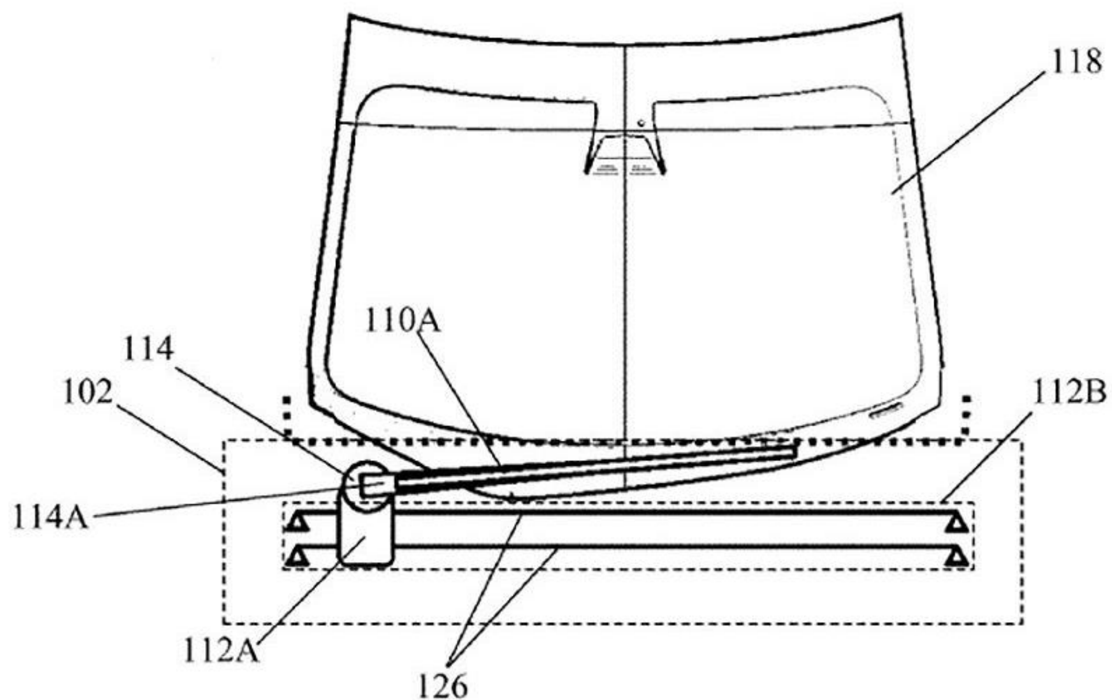
Teknologin är ungefär samma som används för Maglevtåg – snabbtågen som finns i bland annat Japan och Kina. Magnetiska krafter används för att både bära upp tåget och som framdrivningsmetod. Skillnaden är att Teslas uppfinning är betydligt mindre.

Ritningarna visar grundprincipen: Torkararmen är sammankopplad med två rälsspår och ett ”block” som består av magneter omges av elektromagnetiska spolar. När ström passerar genom magneter och spolar rör sig blocket längs med vindrutan och tar med sig torkararmen och bladet.

Det här systemet drar mindre batteri och ökar räckvidden ytterligare för elbilar, dock redvisar Tesla än så länge inga exakta siffror.

Däremot nämner företaget att traditionella vindrutetorkare skapar stor friktion och att den här uppfinningen har mycket mindre friktion och att den dessutom är bättre för framtidens autonoma bilar.

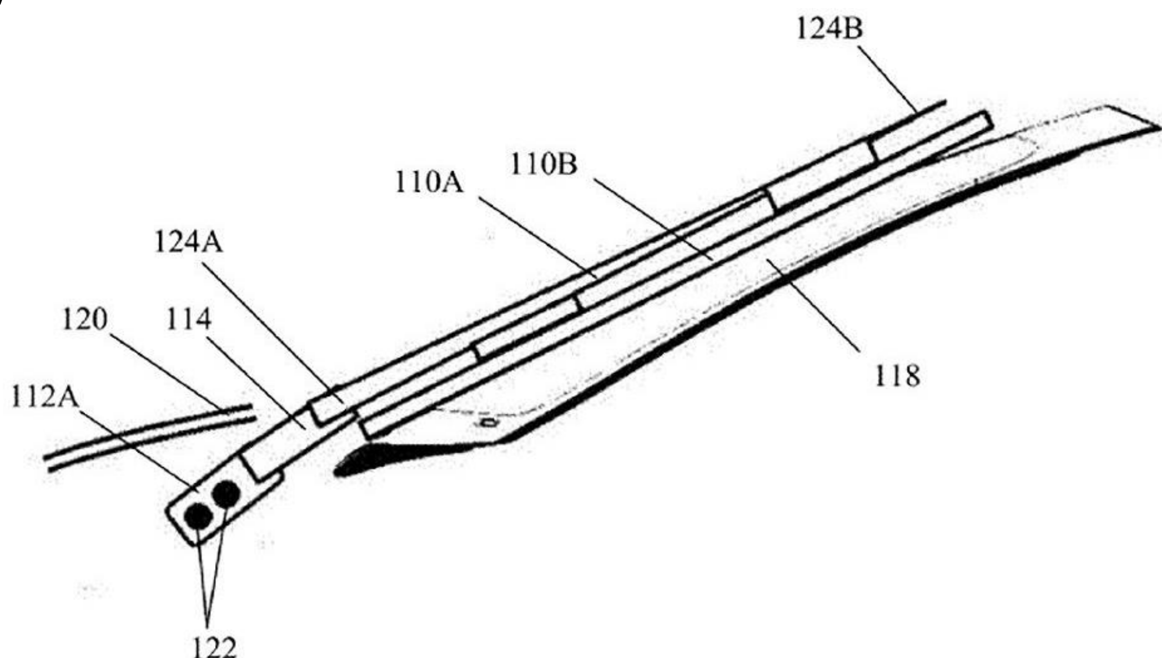
Dålig sikt i regn eller snö kan ge problem för autopiloten som behöver förlita sig på att kamerorna uppfattar allt som händer på vägen.



Elon Musk har dessutom varit okänd för att blanda sig i detaljer under bilarnas utveckling, så man kan ana att vindrutetorkare har varit en hjärtefråga för honom.

Musk höll på att driva sina ingenjörer till vansinne i början av Tesla-åren när han krävde att bilens handtag skulle vara integrerade i bilens kaross – och inte ha de traditionella handtagen som ”gammel-bilarna” dragits med i så många år.

Det gick åt många miljoner dollar och utvecklingstid, men Musk fick som han ville. Nu ser han ut att få nya vindrutetorkare också.



Relaterade artiklar

"Otroligt rolig att köra"
Här är svenska betygen på Teslas Model 3
31 jan. 2019

Svenska Simone gör världens första Tesla-pickup
"Elon Musk, nu utmanar jag dig"
19 juni 2019

ALLT OM BILAR

5. Efter nya Renault Zoe – snart släpps två nya elbilar

Publicerad 15 sep 2019 09:30

Efter att nya versionen av elbilen Renault Zoe presenterades för ett par månader sedan kommer den franska biltillverkaren släppa två nya eldrivna modeller. Först ut är småbilen Renault Twingo.



I juni presenterades nya Renault Zoe, en bil som inom en 18-månadersperiod får sällskap av ytterligare två eldrivna modeller, rapporterar Autocar. Först på tur står småbilen Twingo.

Att elkonvertera Twingo blir inte svårt. Modellen, med motorn bak, plockades fram i samarbete med Smart och finns som Forfour med eldrift. Ja, endast med eldrift faktiskt efter den senaste uppdateringen som presenterades under Frankfurtsalongen.

Märkets produktplanerare Ali Kassai säger att konverteringen av Twingo egentligen redan skulle ha varit i gång om man inte stött på problem rörande infrastruktur.

LÄS MER: Seat ska bygga elbil för under 200 000 kronor

Ytterligare en modell presenteras efter Twingo

Efter eldrivna Twingo följer en större modell, enligt Ali Kassai utan att precisera närmare. Bilen ska ha längre räckvidd än Zoe då den riktar sig kunder som även kör utanför stadskärnor. Nya Zoe har en räckvidd på 39 mil i WLTP-cykeln.

Renault är inte så petig med sin elbilsflora, fokuset ligger på märket. Man behöver inte utveckla en ny bil för eldrift om en befintlig modell med förbränningsmotor kan elkonverteras, menar Ali Kassai.



Senaste Twingo visades upp 2014 men modellnamnet lanserades redan 1992.

Renault CITY K-ZE lanseras först i Kina.

Tidigare i år täckte Renault av elbilen City K-ZE (bilden ovan) för den kinesiska marknaden. En bil som ska ha ”global standard” men om den verkligen kommer till Europa återstår att se.

Peter Klemensberger

SVENSKA DAGBLADET

6. Uppkäftig uppdatering – mer än ett ”facelift”

Rolf Gildenlöw

Publicerad 2019-09-14

Nej, att påstå att årets upplaga av Audi A4 skulle ha fått en rejäl facelift är inte helt sant. Det är nämligen inte bara nyllet som fått ett lyft utan hela utstyrseln. Däremot känner vi igen det mesta av tekniken under skalet.



Årets upplaga av Audi A4 har fått nya former runt omupplaga och teknikerna har lyckats stänga ute mycket av oljudet från 40-profilsdäcken.

Med en facelift menades ursprungligen ett kirurgiskt ingrepp där avsikten oftast var att försköna patientens anletsdrag. När bilbranschen började använda begreppet var syftet i stort sett detsamma – att föryngra ”facet” på en lite föråldrad modell, i väntan på en helt ny. Vanligtvis i form av en ny grill, nya strålkastare och en och annan utbytt plast- eller plåtbit. Tydligt för kunden men helst inte alltför kostsamt i produktionsledet.

När Audi nu skickar ut nya A4 till butikerna så handlar det också om en facelift. Men alltså inte bara några nya anletsdrag. I princip är allt som syns nytt. Trots att en helt ny modell (B10) är nära förestående. Nuvarande B9 kom 2015 och är den femte generationen sedan A4 för 25 år sedan ersatte Audi 80. Livslängden per generation ligger alltså på cirka fem år.

Jodå, grillen är ny, bredare och ännu mera uppkäftig, men sen har även karossen i övrigt fått nya linjer. De mer markerade hjulhusen är tydligast över de bakre hjulen där nya A4, precis som storebror A6, nu fått höfter som för tankarna till den klassiska ur-Quattron.

Under skalet är dock det mesta i vår testbil bekant. 190-hästarsdieseln med dubbelkopplingsväxellåda känner vi igen, inte bara från Audi utan också från de övriga märkena inom VW-koncernen. Den stora skillnaden är att Audi, i vanlig ordning, monterat sin motor längsled och inte på tvären, som VW, Skoda och Seat gör.



Interiören har fräschats upp och MMI-systemet (Multi Media Interface) Interiören har vidareutvecklats. Här finns VW-koncernens DSG-växellåda med sju steg, fast Audi kallar den för S-tronic.

Det stjäl visserligen kupéutrymme men ger en lite mer vibrationsfri gång. Det har också varit en förutsättning för att få Audis smått legendariska quattro-system med Torsen-differential att fungera. Fast den tekniken övergavs faktiskt lite diskret härom året och ersattes av ett helt nytt elektroniskt system för fyrhjulsdrivning.

Med Torsen-diffen hade bilen alltid drivning på alla fyra hjulen – nu blir den 100 procent framhjulsdriven om sensorerna registrerar att väglaget är sådant att det för stunden inte behövs någon hjälp från bakhjulen. Det gäller även Audi Allroad-modellen. Skälet är förstås bränslebesparing. Att sätta snurr på två extra hjul och en kardanaxel har sitt pris.



Bagageutrymmet i Avant-versionen har växt i volym men är fortfarande inte i närheten av lastförmågan hos kusinerna från VW och Skoda.



Audi A4 har köregenskaper på toppnivå och man sitter bekvämt, men det är fortfarande trångt i baksätet för långbenta.

Utöver den diesel jag kör erbjuds två bekanta bensinmotoralternativ, A4 40 TFSI och 45 TFSI, på 190 respektive 245 hästkrafter. Båda två är nu precis som hos sina större syskon försedda med 12-volts mildhybridteknik (MHEV). Det spar ett par centiliter bensin per mil, vilket kan tyckas lite futtigt, men många bäckar små …

Den som vill värna miljön väntar till senare i höst och väljer versionen som kan köras på biogas, Audi A4 G-tron, medan den som prioriterar hög prestanda satsar på en Audi S4 TDI. Då medföljer 347 frustande hästar. De 190 som rumsterar i vår testbil räcker förstås mer än väl, särskilt i kombination med diesel som ger ett mäktigt vridmoment. När de värsta konkurrenterna i den här nischen kommer från BMW, Mercedes och numera också Volvo, så krävs förstås även köregenskaper på toppnivå.

Och det infrias med god marginal, även om en och annan fortfarande tycker att drivkraften ska skjuta på bakifrån om det ska bli sportigt.

Nu är det faktiskt inte bara det yttre som förnyats hos årets upplaga av Audi A4 utan även delar av interiören. Dock är bilen fortfarande rätt trång i baksätet. Däremot har bagageutrymmet i Avant-versionen växt med 100 liter. Helt nytt är det digitala MMI-systemet och den högupplösta 10,1-tumsskärmen. Även röststyrningen har uppgraderats, vilket måste betraktas som en säkerhetsåtgärd. För jag möter hellre en bilist som pratar i mobiltelefon än en som kör pekfingervalsen på instrumentpanelens touchskärm.

Men visst kan den moderna tekniken också underlätta i trafiken. Audi Connect kan bland annat samspela med andra Audi-bilar och sända varningsinformation, läsa av trafikskyltar och även ta emot information från trafikljusens centraldator, så att du som förare ska kunna anpassa hastigheten till kommande gröna våg. I förarinformationen visas då en hastighetsrekommendation och vid rödljus visas tiden tills trafikljuset slår om till grönt.

Audi införde härom året en ny nummerbeteckning, från 30 till 70, som för den invigde avslöjar hur många hästkrafter som döljer sig under huven. Foto: Anders Wiklund/TT

Tanken bakom tekniken är förstås att skapa ett jämnare och ett mindre miljöstörande trafikflöde. Funktionen införs stegvis i utvalda europeiska länder så räkna inte med att den redan nu fungerar överallt.

Den nya A4-serien kan fås med olika nivåer av säkerhets- och assistanssystem. I Sverige är ”Tour” standard med bland annat adaptiv farthållare, aktiv körfältsassistans, vänstersvängsbroms vid risk för kollision, kökörnings- och undanmanöverassistans. Med effektivitetsassistans inkopplad läser bilen av hastighetsskyltar och bromsar och accelererar automatiskt.

Som tillval erbjuds adaptivt helljus, vilket innebär att växlingen mellan hel- och halvljus sker automatisk vid möten i mörker.

Vorsprung durch Technik har ju länge varit Audis slogan. Det stämmer kanske inte längre, att man har ett tekniskt försprång, men i kurvan in mot nästa decennium är märket definitivt i det främre ledet.

Specifikationer | Audi A4 Avant 40 TDI Quattro

Grundpris:	383 200 kronor
Förbrukning:	6,4 liter/ 100 km (WLTP)
Koldioxidutsläpp:	167 g/km (WLTP)
Kväveoxidutsläpp:	168 mg/km (RDE)
Motor:	2,0-liters diesel, 4 cylindrar, turbo
Kraftöverföring:	7-växlad dubbelkoppling, fyrhjulsdriven
Skatt:	6 097 kronor (efter tre år 3Fakta 105 kr)
Max effekt:	190 hk vid 3 800 varv/min
Max vridmoment:	400 Nm vid 1 750–3 000 varv/min
Tjänstevikt:	1 700 kg
Längd/bredd/höjd (i meter):	4,76/1,85/1,40
Bagageutrymme:	495–1 495 liter
Acceleration 0–100 km/h:	7,6 sekunder
Toppfart:	230 km/h

Motor/växellåda

Betyg: 4 av 6

Väl beprövad och erkänt driftsäker 2,0-liters dieselmotor med VW-koncernens 7-stegade dubbelkopplingsväxellåda, som på Audi-språk heter S-Tronic. Den mekaniska Torsen-diffen utbytt mot ett elektroniskt så kallat ultra-system.

Ekonomi

Betyg: 3 av 6

Det kostar att ligga i frontlinjen. Dyr i både inköp och drift men med ett stadigt andrahandsvärde.

Miljö

Betyg: 3 av 6

Bränsleeffektiv dieselmotor som släpper ut mindre koldioxid än versionerna med bensinmotor. Men någon miljöbil är det förstås inte.

Köregenskaper

Betyg: 5 av 6

Chassiteknikerna i Ingolstadt har skapat en bil med utmärkta köregenskaper. Vill du ha den ännu vassare beställer du sänkt sportchassi och adaptiva dämpare. På bekostnad av komforten.

Säkerhet

Betyg: 5 av 6

Fick maximala fem stjärnor vid Euro NCAP:s krock- och säkerhetstest. Aggressiv front vid kollision med fotgängare. Alla viktiga säkerhetssystem är standard.

Helhet

Betyg: 4 av 6

I väntan på generation sex är dagens Audi A4 rejält uppfräschad och uppdaterad. Fina köregenskaper, väl beprövad drivlina, bra säkerhet – men lite trång och dyr.

Två rivaler



Mercedes C220d 4Matic

391 900 kronor. 194 hk. CO_2 139 gr/km (NEDC). Komfortabel men lite väl sävliga köregenskaper.



Volvo V60 D4 AWD

366 900 kronor. 190 hk. CO_2 135 g/km (NEDC). Fin komfort och hög passiv och aktiv säkerhet.

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

7. Provkörning av Ford Focus ST

Oskar Krüger 14 september 2019

Senaste tillskottet i märkets prestandaprogram är helt nya Ford Focus ST. Vi provkör på Fords testcenter och reder ut om Focus ST går i samma lekfulla fotspår som lillebror Fiesta ST.



Testanläggningen är enorm och jag kan inte annat än fantisera om möjligheterna vi skulle ha med den här ytan till våra tester. Terrängbanor, halkbanor och komfortbanor med grov asfalt blandat med både kullersten och potthål är bara ett axplock av de varierande testbanorna som omringas av en högfartsoval.

Jag befinner mig strax utanför Belgiska staden Lommel på Fords testcenter – ett av de största privatägda i världen. Snabbt hittar jag min favorit bland testbanorna, Track 7, eller Handling Road som Fords personal oftast kallar den. En mil av slät asfalt som med sina vitt varierande kurvkomplex har till uppgift att reda ut, och utveckla, bilens körglada egenskaper.

Track 7 är lätt att förväxla med en racingbana men det simulerar i stället en kurvig, trafikfri och laglös landsväg. Buskul! 280 hästkrafter sätter direkt bra fart på den orangea Focusen. Rödmarkeringen ligger redan strax efter 6 000 r/min och Ford är tydliga med att de har satsat på en vridstark, snarare än en varvvillig, turbomotor. Vilket inte minst märks på det höga vridmomentet, 420 Nm mellan 3 000 och 4 000 r/min.

Körbarheten ligger på topp med motorns urstarka karaktär vid låga varv, men samtidigt är det kul att dra varvräknaren till stoppet tack vare ljudet och kraftutvecklingen. En kombination som inte är självklar för turbomatade fyror i den här effektklassen.

Växellådan lever upp till förväntningarna med riktigt sköna och tighta lägen. Kopplingen är hård och med den automatiska mellangasen är nedväxlingar ett rent nöje när fyran blir trean in i den första högersvängen.

Den direkta styrningen är exakt och jag får genast ett stort förtroende för bilen. Det är en mekanisk känsla som förmedlas när den långa högersvängen blir tightare och bilen lägger maximal vikt på vänster hjulpar. Ner på tvåan i takt med att vägen svänger skarpt åt vänster och avgassystemet smattrar när den automatiska mellangasen gör sitt.



Körbarheten ligger på topp med motorns urstarka karaktär vid låga varv, men samtidigt är det kul att dra varvräknaren till stoppet tack vare ljudet och kraftutvecklingen.

280 hästkrafter, och framför allt 420 Nm, kan ofta vålla problem för framhjulsdrivna bilar vid maximalt gaspådrag ut ur långsamma svängar som denna. Det spinner lätt på innerhjulet innan kraften förs över till högerhjulet med hjälp av den elektroniska differentialen från Borg Warner. Bilen drar sig ur svängen på ett väldigt imponerande vis och jag blir lika förvånad varje gång över hur bra nya framhjulsdrivna bilar lyckas få ner så mycket kraft i asfalten!

Kurvkombinationerna fortsätter pröva Focus ST men varken snabba eller långsamma kurvor avslöjar några brister. Inte ens i banans svåraste parti där vägen slingrar sig fram över höjningar och svackor. Trots minimalt tryck på marken när däcken nästan lättar från asfalten är balansen fortfarande där.

Ovanligt på den här sortens vägar är ett parti med kullersten, men just det har Track 7 i slutskedet och här blir jag direkt påmind om den extremt hårda fjädringen. Focusen studsar fram och upplevs helt stelbent. Efter sekunder av famlande lyckas jag byte körläge med ett tryck på rattknappen och på bråkdelen av en sekund mjukar stötdämpningen upp sig rejält – aldrig tidigare har jag märkt en så stor skillnad hos elektroniskt ställbara stötdämpare. Vilket förvisso beror på att Focus ST som sagt är väldigt hård när den är hård.

Tillbaka i det sportigaste ”Track”-läget när underlaget återgår till asfalt och kupén fylls av det mulliga ljudet från turbofyran. Ljudet förstärks elektroniskt i de sportiga lägena men körandes är det inget jag reagerar på, det låter rätt och bra.

Det mest älskvärda med nya Focus ST kommer fram efter ytterligare varv då jag pressar den hårdare och hårdare. Ju hårdare körstil, desto bättre går bilen! Precis när det känns som att framhjulen ska tappa fotfästet glider bakvagnen ut en gnutta och hjälper i stället bilen att styra och det går att köra ännu fortare. En detalj som är så viktig för den där känslan att bara vilja köra mer och mer!



Baktill avslöjar de större utblåsen men Focus ST är en relativt anonym typ, förutom färgen då.

– Väldigt kul att du kände så för det var ett av målen vi haft med Focus ST. Att föraren ska hitta, och lära sig, nya saker med sin bil, säger Leo Roeks, chef för Ford Performance Europa.

Vad Leo också nämner är att Focus ska vara en kul bil som funkar i vardagen. Vilket förklarar varför Ford inte redovisar någon varvtid runt Nürburgrings nordslinga eller försöker utmana med flest hästkrafter. En anledning till varför Ford tänker så med Focus ST är att det förmodligen kommer en ännu värre version: Focus RS. Värstingen som funnits i tre tidigare generationer hade senast 350 hästar och fyrhjulsdrift. En mycket hårdare typ helt enkelt.

Över den medvetet dåliga asfalten på nästa testbana är Focus ST inte lika imponerande som på den förra banan. Men komforten är bra för biltypen. Stötdämpningen funkar bra, drivlinan är lätthanterlig och stolarna ger ett bra stöd för kroppen. Men kanske viktigast för vardags-egenskaperna är att Focus ST kommer i kombiutförande med ett prispåslag på 6 000 kr. Och att 2,3 liters bensinaren går att byta ut mot 190 hästars diesel för samma pris.

Varken kombi eller diesel finns för provkörning men med största sannolikhet är det klassens klart mest underhållande dieselkombi. Men det är med bensinmotorn Focus ST kommer till sin rätt, för då är den riktigt bra.

Tre frågor



Leo Roeks
chef för Ford Performance i Europa.

Ford Fiesta ST är en väldigt bra bil. Har den varit målbild för nya Focus ST?
– Ja problemet vi hade var att överträffa just Fiesta ST som anses vara måttstocken i sin klass. Men vi tycker att vi har lyckats.

Vad var målet med Focus ST?
– Att bygga en bra och kul vardagsbil. Att det finns snabbare bilar i klassen bryr vi oss inte om.

Focus RS, vad kan du säga?
– Ja, nej, kanske, jag vet inte.



Funktionerna styrs primärt via en lätthanterlig pekskärm.

Det här är nytt!

Motor
Cylindervolymen har ökat från 2,0 till 2,3 liter och hästkrafterna har gått från 250 till 280. Vridmoment från 350 till 420 Nm.

Körlägen
För första gången har Focus ST olika körlägen där bland annat stötdämpning, styrning och motorljud ändras.

Styrning
Focus ST har snabbare styrning än Fiesta ST och femton procent snabbare än vanliga Focus.

Bromsar
Rejälare bromsar med större skivor har presterat fyra gånger bättre i Fords utmattningstester jämfört med tidigare generation.

Växellådan är en fröjd att hantera, automatisk mellangas underlättar.

Ford Focus ST

Pris
359 000 kronor, säljs nu, första kundleverans hösten 2019.

Motor
Bensin. Tvärställd 4-cyl radmotor med 2 överliggande kamaxlar. 4 ventiler per cylinder. Kamkedja. Turbo. Kompression 10,0:1. Borrning/slag 87,6/94,0 mm, cylindervolym 2 261 cm3. Max effekt 280 hk (206 kW) vid 5 500 r/min, max vridmoment 420 Nm vid 3 000-4 000 r/min.

Kraftöverföring
Motor fram, framhjulsdrift. 6-växlad manuell låda, alt. 7-växlad automatlåda.

Fjädring/hjulställ
Skruvfjädring, krängningshämmare fram och bak. Fram fjäderben med undre triangellänk. Bak multilänkaxel.

Styrning
Elmotordriven servo. Vändcirkel 11,3 m.

Bromsar
Skivor fram (ventilerade) och bak. Antisladdsystem.

Hjul
Lättmetallfälg. Fälgbredd 8 tum, däck 235/40 R18.

Mått/vikt (cm/kg)
Axelavstånd 270, längd 439, bredd 183, höjd 146, spårvidd f/b 157/156. Markfrigång 12. Tjänstevikt 1 508, maxlast 492, max släpvagnsvikt 1 600. Tank 52 liter. Bagagevolym (VDA-liter) 375-1 354 liter.

Fartresurser
Acceleration 0-100 km/h 5,7 s, toppfart 250 km/h.

Bränsleförbrukning
(NEDC): Stad 1,08 l/mil, landsväg 0,62 l/mil, blandad körning 0,79 l/mil. CO2 179 g/km. Bränsleförbrukning (WLTP): Ingen uppgift.

Garantier
Nybil 5 år, vagnskada 3 år, rostskydd 12 år, lack 3 år, assistansgarantin förnyas vid varje service utförd av auktoriserad märkesverkstad.

Skatt
8 223 kronor per år de första tre åren.

Rivaler



Honda Civic Type R

Snabbare, hårdare och obekvämare. Hondan är fortfarande klassens snabbaste bil men Focus är mer anpassad för vardagen.
Pris: 361 000 kronor.



Volkswagen Golf GTI

Golf GTI är varken motormässigt med sina 245 hk, eller med väguppträdandet lika kompetent som Focus. GTI-folkan borde vara billigare.
Pris: 350 400 kronor.



GALLERI
Ford Focus ST 2020
21 bilder



8. Världens dyraste Audi - 34 år gammal

Redaktören bytbil 2019-09-16

Så mycket kostar Sport Quattron i mint condition



Trodde du att Audi R8 eller nya RS6 Avant är den dyraste Audin som går att hitta? Fel. Inte ens nära. Här är den dyraste – **en Sport Quattro från 1984 för sex miljoner kronor**. Bilen är den perfekta tidskapseln tillbaka till rallyns gyllene era med Stig Blomqvist och Walter Röhrl.

Upphovsmannen till Audi Quattro, Ferdinand Piëch, avled nyligen. Under hans beskydd utvecklades Audi från gubbmärke till sportiga premiumbilar med väl tilltagen prislapp. En av de viktigaste bilarna för att bygga imagen var Audi Sport Quattro som lanserades i mitten av 80-talet, efter att konkurrenterna börjat hinna ifatt vanliga Audi Quattro på rallyvägarna. Receptet var en kortad och lättad Quattro med starkare motor. Senare kom även en brutalversion kallad S1 med 600 hk.

Audi Sport Quattro hade världspremiär på Frankfurtsalongen hösten 1983. 32 centimeter av bottenplattan var bortkapad och gatversionen hade en turbomatad Audi-femma på 306 hk. I rallyversionen kunde effekten vara över 400 hk. Bilen kostade 205 000 D-mark på 80-talet, lika mycket som en Porsche 911 Turbo.

Audi Sport Quattro kördes i flera rallytävlingar under 1984 av Stig Blomqvist och Walter Rähr. Blomqvist vann en deltävling av sina fem segrar med bilen och blev världsmästare. Några år senare vann Walter Rörhl Pikes Peak med en Sport Quattro i den brutala S1-versionen som hade 600 hk.

Nu har du chansen att bli ägare till en Sport Quattro i mint condition. En bilhandlare i Nederländerna bjuder ut en Sport Quattro till det facila priset av sex miljoner kronor. Ungefär samma pengar som sex nya Audi e-tron. Enligt handlaren finns bara 214 exemplar och bilen är totalrenoverad.



Sannolikt är detta världens dyraste Audi någonsin. Vet du en dyrare – tipsa BytBil.

Här säljs bilen

För pengarna får du den perfekta tidsmaskinen tillbaka till den gyllene rallyeran. Audi Sport Quattro har lynnigare, men snabbare köregenskaper än den vanliga ur-Quattron. Bilen är tagen i trafik 1985 har bara gått knappa 9000 mil.

För att vara en bil från 1985 så får du grymma prestanda. Acceleration 0-100 km/h går på 4,9 sekunder. Toppfarten 250 km/h, och den är inte elektroniskt begränsad.

Faktum är att Audi börjat flörta med sin gamla Sport Quattro i flera nya modeller. Den facelif-tade A5:an har luftslitsar som enligt Audi är inspirerade av Sport Quattro.



Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

9. Nytt paradrekord för Ford Mustang

Peter Klemensberger

14 september 2019

Du minns säkert Volvoparaden tidigare i år då 1 574 bilar av det svenska märket tog sig in i Guinness rekordbok. Nu har ett liknande rekord slagits, inte lika många bilar men alla av samma modell: Ford Mustang.



***FILM*: https://youtu.be/wijRBAmSi9o**

1 326 bilar samlades på Fords testanläggning i belgiska Lommel i lördags för att slå det gamla paradrekordet på 960 Mustanger från december 2017 satt i Toluca, Mexiko.

På plats fanns 100 funktionärer för att dirigera bilarna som aldrig fick komma mer än 20 meter från varandra i ledet. I samband med rekordet filmades även andra sekvenser för att fira bil-modellens 55 år och över tillställningen flögs även ett flygplan av typen P51 Mustang.

LÄS MER: Allt om Ford Mustang

Modellen lanserades 1964 och är sedan 2015 inne på sin sjätte generation. Under årets första hälft såldes det 5 500 Mustanger i Europa och fyra år i rad har den varit bäst säljande modell i sin klass.

Du har väl inte missat vår duell mellan Ford Mustang Bullitt och Dodge Challenger GT? Den läser du i sin helhet här.

Peter Klemensberger

GRANTURISMO

10. Porsche 912

Gran Turismo Magazine nr.2 2013

Porsches budgetversion av ikonen 911 är ingalunda någon ful ankunge. Den andas samma härliga känsla som Elvan, och är ännu roligare att köra tack vare superlåg vikt och bättre balans. Nu sticker priserna iväg.



Ibland, ska erkännas, kan vi vara lite saktfärdiga med att uppdatera vår lista över prisbilden på samlarvärda klassiker. Suget efter Porsche 911 från det sena 1960- och tidiga 1970-talet har varit massivt under flera år nu och priserna har dragit iväg ordentligt, vilket vi också, i konservativa steg, har försökt spegla i prislistan. Samma bil, men med en tvåa på slutet i modellbeteckningen, har vi inte haft samma koll på. Lite beror det nog på att Porsches gamla instegselva ofta ses lite över axeln – tydligen även av oss på redaktionen – och dess status i samlarkretsar har varit låg.

Faktum kvarstår dock att det är samma bil – förutom drivpaketet – som en "äkta" 911, och den som gillar den unika formen, känslan och atmosfären i den allra mest renodlade versionen av en av bilvärldens största ikoner (och vem gör inte det?) kan njuta av den nästan lika mycket med en fyrcylindrig motor i aktern som en sexa.

Och när priserna på tidiga 911 drar iväg, är det naturligt att 912 hänger med i suget bakom. På behörigt avstånd, men ändå uppåt.



I vår lista värderade vi en Porsche 912 i prisspannet mellan 50 000 och 100 000 fram till och med förra numret, bara en drygt tredjedel av vad en 911 med tvåliterssexa borde vara värd. I detta nummer har vi flyttat upp den till spannet mellan 100 000 och 200 000, vilket betydligt bättre speglar den aktuella prisbilden. Faktum är att även det tycks vara en ganska försiktig skattning av modellens nuvarande marknadsvärde. Exceptionellt fina exemplar begärs det en bra bit över 300 000 kronor för, och är det en öppen Targakaross kan de till och med vara ännu dyrare.

Men vår prislista ska inte ha fuktionen att driva priserna uppåt, utan ge en rimlig och väl avvägd bild av vad man kan förvänta sig få på marknaden utan att vänta på turen eller flera år på rätt köpare. Och det är oftast en betydande skillnad mellan vad som begärs och vad som betalas …

Under tiden som vi arbetade med 912:an som samlarobjekt fanns bara en enda 912 till salu på svenska Blocket, medan det fanns ett dussintal på amerikanska eBay och drygt 50 till salu på tyska mobile.de. Det är ungefär hälften av utbudet av jämngamla 911:or, vilket borde tyda på att 912 inte byggdes och såldes i lika stora antal som sin sexcylindriga storebror.

Men det är en bedräglig bild. Faktum är att 912 såldes i dubbelt så stort antal som 911 under de fyra år den fanns i produktion innan mittmotorbilen 914 (se GT nr 5/2013) ersatte den under hösten 1969.

När 911 började levereras ut till de första kunderna 1964 rullade fortfarande produktionen av den då betydligt billigare 356 på som tidigare, och när tiden närmade sig för gamlingen att gå av banan började många importörer runt om i världen att bekymra sig över att inte kunna ha ett billigare alternativ att erbjuda kunderna än den sexcylindriga 911:an. Lösningen fanns på hyllan, och under vintern 1964/65 hängde man i en fyrcylindrig boxer från 356:an i en 911-kaross, och kunde i april 1965 presentera den nya instegsmodellen. Produktionen av 356 upphörde i september 1965 och då hade redan tillverkningen av 912:an varit igång ett par månader.



Och handlarna var rätt ute när man bedömde behovet av en billigare 911. I USA sålde man mer än dubbelt så många 912 som 911, både till gamla 356-ägare som inte alls tyckte att en 90-hästarsmotor på 1,6 liter var ett nerköp jämfört med den 40 hästar starkare 911, och till folk som gillade bilen men inte nödvändigtvis behövde den sista prestandakicken.

Vi hade nöjet att få ta en åktur i Jonas Lindgrens barrskogsgröna 912 för en tid sedan, och kunde konstatera att den gamla 1960-talselvan inte tappar mycket av sin attraktionskraft i fyr-cylindrigt utförande. 1600-motorn varvar glatt och lätt och känns frisk i gången, och med bilens lättfotade spänst och fina aerodynamik går det att marscha rejält utan att bilen känns det minsta stressad. I oberoende tester från tiden toppade 912:an dryga 190 km/h, vilket det var få bilar som klarade av på 1960-talet.

Ännu mer slående är hur behändig den är att hantera i alla lägen. De dryga 100 kilon som är avskalade från den redan låga vikten har försvunnit i rätt ända, det vill säga akterifrån, vilket gör underverk för viktfördelningen och bilens styrbarhet. Med det korta axelavståndet som första generationens 911 hade, och bara 965 kilo på vågen dansar 912:an lekande lätt fram över väg-banan.

Inte undra på att 912:an gjorde bra ifrån sig i rallysammanhang och vann Europamästerskapet 1967.

Det byggdes över 30 000 Porsche 912 mellan 1965 och 1969, varav cirka 2 500 i Targaversion. Det första året, 1967, var Targamodellen helöppen förutom den breda Targabågen, men från 1968 fick den glasruta bak och blev snarare en coupé med avtagbar takdel.

Eftersom Targan är ovanlig och öppen och därmed per definition dyrare som samlarbil betrak-tad, är priserna för fina exemplar betydligt högre för den än för Coupén.



Billigast brukar den udda 912E som byggdes under ett enda år 1976 vara. Den slängdes in som en temporär lösning mellan den utgående 914 och kommande 924 med samma Volkswagen-motor på två liter och 86 hästar som användes i 914, och har naturligtvis alla de modifikationer som 911:an fick på 1970-talet i form av större stötfångare och mjukare material interiört.

Prestandamässigt var denna tvålitersversion sämre än ursprungs-912:an, trots insprutning och lite bättre vridmoment, och den saknar den glada, varvvilliga karaktär som den gamla 356-motorn bjöd på.

Anledningarna till att 912 idag är mer ovanlig på marknaden är två: dels skrotades instegs-912:an ut i betydligt större omfattning än 911:an, och dels har många 912:or byggts om till 911:or med boxersexor i alla olika storlekar.

Även ombyggnader med senare versioner av Volkswagens boxerfyror från Transporter är vanliga, vilket kan ge både mer spänst och en snabbare bil, men minns då också att bilens värde sjunker en del om inte originalgrejerna finns kvar. Porschemotorer, även de gamla stötstångs-fyrorna, är flera gånger dyrare att köpa och renovera än Volkswagensnurrorna, vilket även gäller transmissionsionen, som inte enkelt kan kombineras med Volkswagens senare motorer.

Som vanligt måste du ställa dig grundfrågan först: Samla eller använda? Hur är dina prioriteter?

I fallet Porsche 912 är det så lyckligt att du inte nödvändigtvis måste välja, utan du kan med stort nöje både köra, använda, samla och investera i samma bil.

Text av Gunnar Dackevall

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

11. Provkörning av Bentley 4½ Blower

Linus Pröjtz 15 september 2019

Den lilla Brooklandsrutan kämpar för att mota bort fartvinden, den omgivande grönskan blir till ett enda blurr och längst där fram viner det till när kompressorn laddar på. Möt Blower Bentley – en makalös pjäs från en tid som flytt.



Blower Bentley är bilen som Bentley själva aldrig ville bygga, som aldrig kom att bli den framgångsrika tävlingsbil som det var tänkt och som aldrig borde ha blivit lika uppmärksammad som sina framgångsrika syskonbilar. Men historien visar tydligt att dessa kompressormatade bestar från brytet mellan 1920- och 30-tal har varit, och än i dag är, de mest mytomspunna av Bentleybilarna från tiden då märket stod på helt egna ben. Allra mest så i den djupgröna nyansen med Union Jack på sidan.

Från början byggdes bara fyra tävlingsbilar av den här typen, därefter de nödvändiga 50 produktionsbilarna som krävdes för att tävlingsbilarna skulle klassa in. Ytterligare en monterades samman i efterhand av överblivna delar, totalt 55 stycken. En parentes skulle kunna tyckas, men Bentley 4 ½ Blower kom att bli sinnebilden av den klassiska brittiska racerbilen. Just därför har en stor del av de mer normala Bentley-bilarna från 1920-talet i efterhand konverterats för att se ut just så här. Så även vår bil som började sitt liv som en 4,5 utan kompressor med fyrsitsig kaross.

Walter Owen Bentley grundade sitt företag 1919 och kom från en bakgrund först inom motorcykelracing och sedan flyget – som motorkonstruktör. Först vidareutvecklade han ett tidigare misslyckat flygmotorkoncept och därefter byggde han sin egen motor. En konstruktion som anses ha haft stor positiv inverkan på de allierades förmåga att bedriva krigsföring i luften under första världskriget.

När freden väl var undertecknad fick W.O. Bentley en skvätt pengar från brittiska staten som kom väl till pass när han grundade sitt företag. Inom några år hade han etablerat sig själv som biltillverkare och redan 1924 kom hans 3-litre att ta hem första segern på Le Mans. Bentley gick under det glada 20-talet från att vara något okänt till att bli bilen att ha i societetskretsarna.



Startnummer åtta och enorma strålkastare, cykelskärmar över hjulen.
Detaljer som blivit legendariska med tiden.

Fem segrar vid 24-timmars på Le Mans från 1924 till och med 1930 kom att bli avgörande för märkets spridning. Först med 3-litre Sport och Super Sport. Sedan med 4 ½ och till sist två gånger om med Speed Six med rak sexa på 6,5 liter. Men vart tog vår Blower vägen? Sanningen är att den kompressormatade besten aldrig blev någon tävlingsmässig framgång – trots att det var just för racing som den togs fram.

W. O Bentley ville aldrig bygga den här typen av racerbil, än mindre de 50 exemplaren som krävdes för att få 4 ½ Blower klassad för tävling. Hans svar på mer effekt stavades alltid större motorer – aldrig kompressor. Hela idén kom från Tim Birkin, en av Bentley-teamets främsta förare och en självskriven karaktär bland de legendariska Bentley Boys. En racinghjälte från en tid då alla racerförare var hjältar, vissa mer än andra.



Trots att just denna version av Bentley Blower var den minsta bilen som Bentley tillverkade så känns den stor. Enorm för att vara helt ärlig. Axelavståndet snuddar nästan vid tre meter och alla detaljer är… stora. Lägg märke till nätet runt tanken, ett skydd mot stenskott utvecklat efter en raceförlust på grund av punkterad tank.



Bentley Blower är inte bilen man kastar mellan de tighta kurvorna.
Bättre med flödande vägsträckning där den långbenta karaktären kommer till sin rätt.

Just här måste vi nämna teamkollegan, investeraren och mannen med världens hårdaste namn – Woolf Barnato. Nämnde Woolf ställde upp i 24-timmars på Le Mans tre gånger (1928–1930) och vann alla tre – med Bentley. Han investerade i Bentley under 1920-talets första hälft och gick därefter in som majoritetsägare. W. O hade fullt förtroende för Barnato. Han ska ha sagt om Woolf ”den bäste föraren som vi någonsin hade och även den finaste brittiska föraren av sin tid. Han begick aldrig några misstag och han följde alltid order”.

Sir Henry Ralph Stanley ”Tim” Birkin utvecklade bilen via sitt eget företag och just därför kallas bilen även för the Birkin Blower. Woolf Barnatos påtryckning räckte sedan för att övertyga W. O om att tillverka de nödvändiga 50 bilarna. Men detta var samtidigt som börsen kraschade i USA och bara året senare var pengarna slut – Bentley köptes upp av Rolls-Royce.

Blower Bentley ställde upp vid Le Mans 1930, men bröt. Något som var ytterst ovanligt för de annars så driftsäkra bilarna från fabriken i Cricklewood i väst-nordvästra utkanten av London. Bästa Blower-resultatet blev Birkins andraplats i ett obskyrt GP i Frankrike, egentligen inte mycket att skriva hem om.



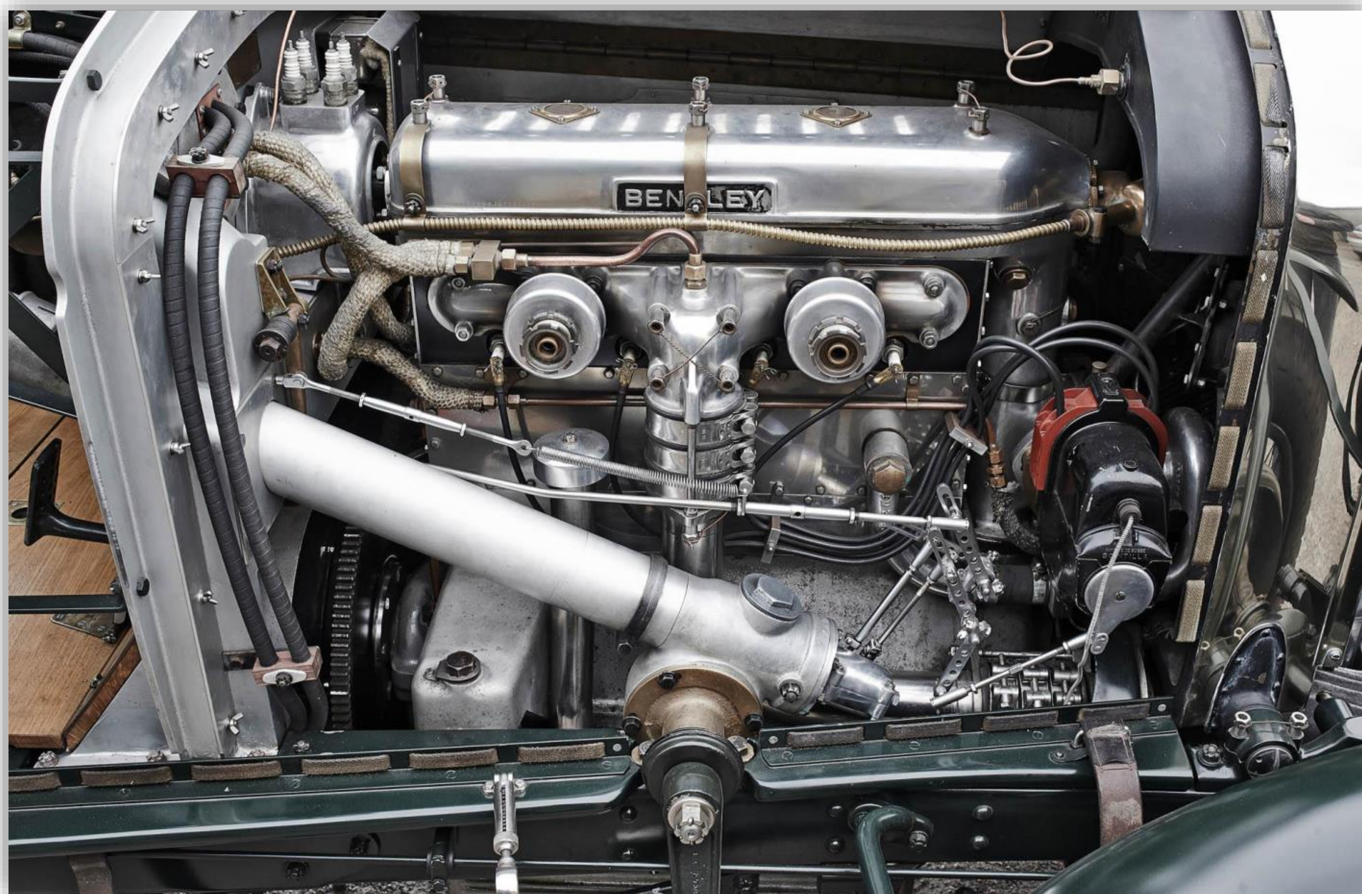
Exakt så här såg ”the Birkin Blower” ut när Tim Birkin tävlade på Le Mans 1930.
I detalj. Att bygga en liknande replika kostar i dag runt 10 miljoner kronor…



Instrumentbrädan är full av mätare och annat. Lägg märke till de två droppreglagen bredvid varvräknaren. Här ställs smörjhastigheten till kompressorn.



Vid rattnavet ställer man dels handgasen och dels tändningen.
Vid start ska spaken så långt ner det går, max retarderad.

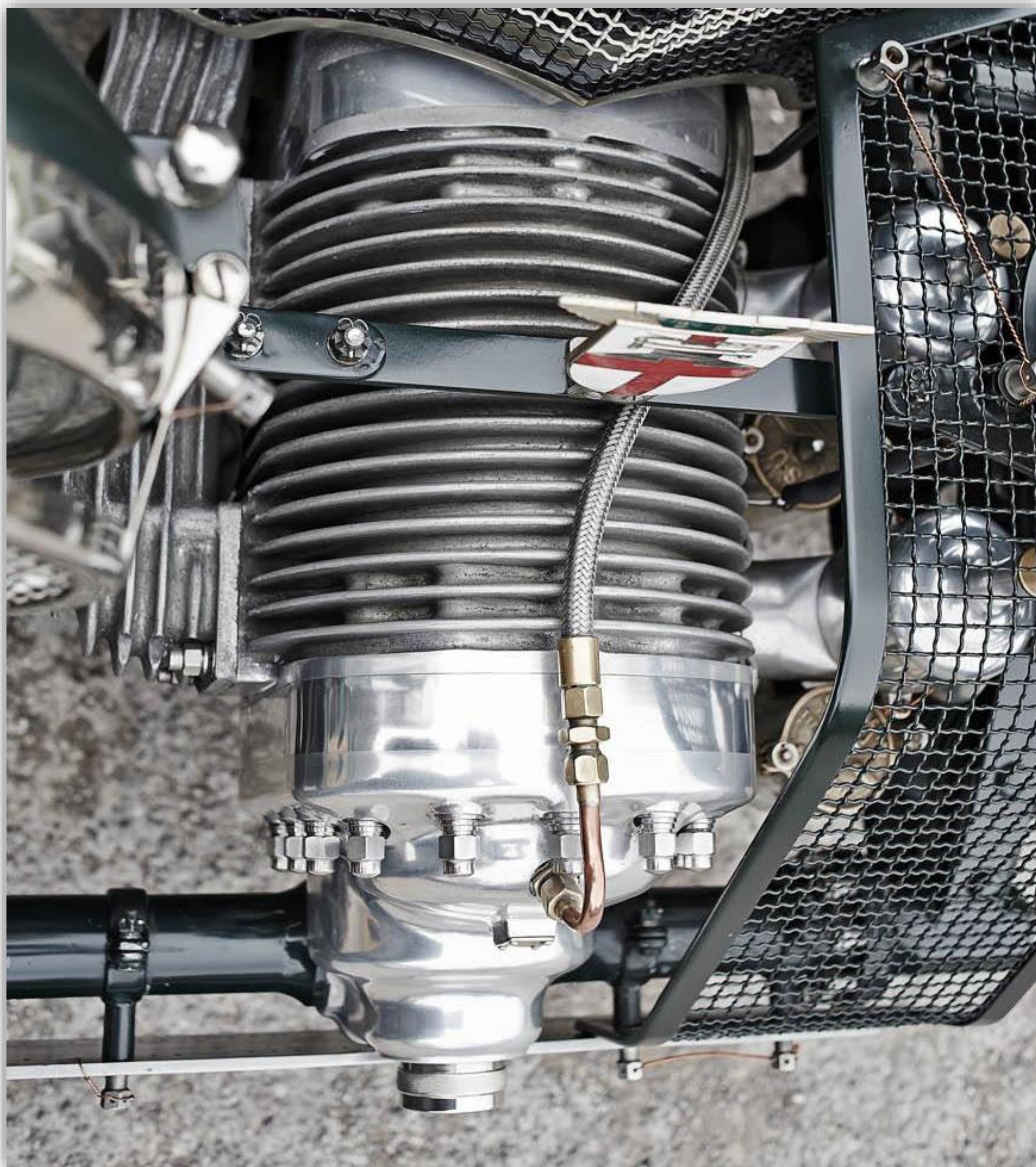


Den fyrcylindriga motorn är på knappt 4,4 liter med fyra ventiler per cylinder och kuggdrivning av kammekanismen. Kolla storleken på rattstången!

Jag ger motorn två rejäla supar innan start, pumpar in lite soppa direkt i insugningsröret via ett handtag på instrumentpanelen. Se det som en ytterst manuell choke och det krävs, annars kommer bilen aldrig att starta. Med förgasarna monterade längst fram och längst nere vid kompressorn, som i sin tur sitter längst fram på bilen, så blir startsträckan för bensinen en omöjlighet. Dessutom i uppförsbacke. Men genom att pumpa in en skvätt direkt i insuget – det gör susen.



Bentley grundades 1919 och köptes av Rolls-Royce redan 1931. Men under de få åren märket stod på egna ben formades historien som märket bygger på än i dag.



Längst fram på bilen sticker kompressorn fram och liksom signalerar att ”det är här det händer!”. Med kompressorns hjälp når man ungefär 250 hästar.

Tändningen är ställd max tillbaka, ”retarded”, via reglaget i ratten. Med två rejäla vippströmbrytare slås magnettändningen på, därefter soppapumparna. Nu ökar pulsen. Jag lovar, det är så. Sedan är det bara startknappen kvar. När jag trycker till och den 4 398 kubikcentimeter stora raka fyran startar är ljudet så mäktigt att jag ryggar tillbaka från min plats bakom ratten.

Lokalens utformning här hos Stanley Mann Racing ger ett enormt eko och när jag bruppar på gasen så upplevs allting röra sig här inne. Ett vasst och kraftfullt ljud fyller varje tomrum och synen blir lite dimmig och de mekaniska vibrationerna skickar svallvågor rakt in i skelettet. Diset som fyller lokalen kan liknas vid Lützen-dimman.

Så snart som motorn startat justeras tändningen uppåt. Redan nu, innan bilen ens rullat en meter så är det tydligt. Det här är en mekanisk upplevelse av episka mått. Och gud – vad jag älskar det! Det krävs rejäl kraft för att trycka ner kopplingspedalen och hyfsad armstyrka för att dra växelspaken i rätt läge. Första växeln kuggar i, med en uttalad mekanisk känsla där också. Det finns ingen isolerande effekt någonstans i spaken, det blir snuskigt tydligt att ett drev möter ett annat.

Släpper sakta upp kopplingen. Bara kopplingen, finns inget behov att möta med gasen. Att ta sig ur lokalen är inte helt enkelt, det kräver fullt rattutslag vid rätt tillfälle – men det går. Plötsligt rullar vi, om än bara på tomgångsvarv på runt 600 r/min och det där rattvridandet känns i armarna.

Drygt en timme senare, efter lite plåtning, är vi ute och kör på samma väg som Bentleys testförare använde back in the days. Fabriken låg inte långt ifrån Radlett där Stanley Mann Racing har sitt säte på the Fruit Farm. Längs dåtidens teststräcka var killarna tvungna att passera Brockley Hill på vad som i dag är väg A5. Eller, rättare sagt, bilarna var tvungna att passera testet vid Brockley Hill. Den som inte klarade 50 mph (80 km/h) vid toppen av backen ansågs inte tillräckligt bra och den då för tunga karossen skrotades. Med 250 hästar från den nybyggda motorn tillgodo och minst dubbelt så mycket vridmoment blir den där backen aldrig några problem med vår Blower.

Fartupplevelsen är i sig makalös, redan i lägre farter. Men det känns i kroppen att den här bilen kan gå, den skjuter bra fart redan vid halvgas. Motorn är en makalös pjäs med enkel överliggande kamaxel och fyra ventiler per cylinder. Kamdrivningen sker via kugghjul längst fram på motorn och övre delen av blocket samt topplocket är gjutet i ett stycke. Alla detaljer inuti och utanpå är stora, för att inte säga enorma. Vilket gäller hela bilen, inte bara motorn.

De första trevande stegen ute på vägen – jag vill knappt prata om det. Första detaljen att lära sig är att gaspedalen sitter i mitten och bromsen till höger, något som fungerar klart bättre än väntat. Dessvärre kan jag inte säga samma sak om växellådan. Jag dubbeltrampar både upp och ner, men har grymt svårt att få i nästa växel utan skrap. Att växla ner, det kan vi lämna helt och hållet.

– Du, det är lugnt. Lådan är nyrenoverad, den är mycket tajtare än vad den borde vara men det släpper väl om tusen mil berättar mekanikern Andy som är min co-driver för dagen.

Det är först när jag är på väg att missa en växel som jag lyckas tajma växlingen perfekt, vilket får mig att förstå. Jag måste vänta längre. Växla från tvåan till friläge – vänta – och sedan växla från friläge till trean. Sedan upprepa samma procedur upp till fyran, men riktigt så enkelt är det ändå inte. För den där väntetiden blir kortare ju mindre varvtalet behöver falla mellan växlarna. Med andra ord är det längre väntan mellan lägre växlar och kortare mellan högre. Vilket blir självklart när man tänker på det. Nedväxling då?

– Du, för att vara helt ärlig. Jag kör de här bilarna varje dag och denna är ”a handful”. Gör så här i stället – bry dig inte om nedväxling. Du kan starta på fyran om det skulle vara så. Och ska du absolut ner en kugge, ta det då efter vägbyte – aldrig innan. Det blir bara… problem, berättar Andy.

Så jag låter högre växeln ligga i och upptäcker tjusningen med Blower Bentley. För här finns en urkraft av sällan skådat slag. När kompressorn viner för fullt och jag närmar mig 3 000 r/min på andra växeln går det undan. På riktigt undan.

Körupplevelsen går inte att jämföra med något annat hittills. Förvisso körde jag rekordslagnings-Bentleyn Mother Gun för några år sedan, men den var en helt annan sak. En sittplats med kaross utformad bara för hög hastighet och rekordslagning med 8-liters rak sexa på 360 hästar. Hysterisk. Här är det mer… normalt.

Fast ändå inte. Den rosenpolerade instrumentpanelen är ett tydligt exempel. Mängden reglage, mätare och annat konstigt är överväldigande. Begreppet kombiinstrument eller multifunktion var inte uppfunnet på 1920-talet, något som jag njuter av i dag. Det är omöjligt att hålla koll på allt, så jag fokuserar på oljetryck, vattentemp och de två droppglasen. Oljan ska droppa i rätt takt för att smörjningen till kompressorn ska bli optimal och när oljan blir varm förändras viskositeten och droppandet ökar i takt – då får man justera.

Jag ger mig på ett par försök till inspirerad kurvtagning, men det är inte alls bilens rätta element. Stela axlar fram och bak, men kanske framför allt extremt mycket vikt fram (bland annat genom kompressorns placering) gör bilen mer än lovligt understyrd. Så jag styr ut på öppnare och mer flödande landsvägar. Efter ett tag sitter de där växlingarna och förståelsen för att man måste planera sin körning en smula har satt sig.

Plötsligt kan jag slappna av, låta axlarna sjunka ner och bara njuta av denna stilbildande skapelse. Vinden omsluter mig på förarplatsen, men just i dag skulle jag inte vilja ha det på något annat sätt. En ytterst positiv stormvarning.

Bentley 4 ½ Blower 1930

Pris

Ursprungligt pris (1930): 1 475 pund, chassi utan kaross. Jo, de såldes faktiskt så. Uppskattat pris (2017): En välbyggd Blower-replika som denna kostar från 10 000 000 kronor och uppåt.

Motor

Bensin, fyrtakt. Fyrcylindrig längsmonterad radmotor, enkel överliggande kamaxel. Fyra ventiler per cylinder. Amherst Villiers Mk IV Rootes-typ kompressor, dubbla SU HVG5-förgasare. Dubbel Bosch magnettändning. Borrning/slag 100,0/140,0. Cylindervolym 4 398 cm3. Max effekt 250 hk (186 kW) vid 3 000 r/min. Max vridmoment uppgift saknas.

Kraftöverföring

Motorn fram, bakhjulsdrift. Osynkroniserad 4-växlad manuell växellåda av så kallad D-typ.

Hjul

Ekerfälgar. Däck 6.00 breda på 21 tum höga fälgar runt om.

Mått/vikt **(cm/kg)**

Axelavstånd 296, längd drygt 4 meter. Tjänstevikt cirka 1 730 kg. Uppgifter om tankvolym saknas.

Fartresurser

Accelerations- och toppfartsnoteringar saknas och är beroende av vilken utväxling bilen utrustats med.

Bränsleförbrukning

Uppgifter som vi känner till det saknas. Men på full gas, på högsta växeln, så gick det åt fyra liter bränsle i minuten.

Artikeln är tidigare publicerad i Klassiska Bilar nummer 10/2107.

Klassiker

12. Grattis Metro!

Publicerad 23 september

I dag, när Tekla och Tea har namnsdag, firar Klassiker Metro!



"A British car to beat the world!", så lanserades den efterlängtade efterträdaren till Hundkojan när den lanserades 1980. Austin Mini Metro skulle rädda brittisk bilindustri, varken mer eller mindre.

Upplägget var detsamma som Hundkojans med tvärställd motor och framhjulsdrift, skillnaden var nu bara att till skillnad från föregångaren var Mini Metro knappast ensam med detta, vid det här laget var det standard i klassen och Metros motor var samma stötstångsmaskin som satt i kojan, en Austinkonstruktion från tidigt 1950-tal.



Den fristående karossmakaren Crayford hade gjort cabrioletversioner av folkbilar sedan 1962 och gjorde även ett försök med Mini Metro. Metro Politan hette modellen men inte många byggdes.



1982 breddades programmet med en lite lyxigare version kallad Vanden Plas och en sportigare modell med namnet MG Metro. MG:n hade en lite kraftigare version av 1275-motorn och tuffare inredning med bland annat röda säkerhetsbälten. Ytterligare något senare kom MG Metro Turbo med 93 hk och en påstådd toppfart på 185 km/h. Läcker!



1987 skrotades Austin-namnet och bilen kallades bara Metro i marknadsföringen. 1990 ändrade man sig igen och döpte om bilen till Rover Metro. Vid det laget hade modellen genomgått en ansiktslyftning och nu var det dags att pensionera den gamla A-motorn. Metro fick koncernens nykonstruerade K-motor med överliggande kamaxlar och antingen 8 eller 16 ventiler. 1994 var det dags för namnbyte igen. Nu fick bilen heta Rover 100, en beteckning som ca 35 år tidigare använts på en betydligt pampigare vagn i Rovers P4-serie. Försäljningen dalade och spiken i kistan blev ett krocktest utfört av Euro-NCAP 1998, samma år lades modellen ned.



Rallyversionen Metro 6R4 delade bara siluetten med standardbilen. 6R4 byggdes för det gällande Grupp B-reglementet 1984 och lanserades 1985. Utvecklingen hade gjorts av Williams Grand Prix Engineering och involverade fyrhjulsdrift, en mittmonterad och nyutvecklad sexcylindrig motor med fyra överliggande kamaxlar. Metro 6R4 tilläts bara tävla i några månader till dess att Grupp B-bilarna förbjöds mitt under 1986 års säsong efter flera svåra olyckor och tillbud. Många av dessa vilddjur levde sedan vidare som svårslagna rallycrossbilar. Motorn hamnade sedermera - då försedd med dubbla turboaggregat - i Jaguar superbilsflopp XJ220, efter att konstruktionen sålts till Tom Walkinshaw Racing.

Men egentligen var inte Metro ämnad att ersätta Minin, Metro var större och hade en stor halvkombilucka bak. Mini överlevde dessutom Metro med två år. Den nya småbilen som under sin 18-åriga livstid skulle byta namn flera gånger, blev kanske inte den succé som British Leyland så väl behövde men den tillverkades i alla fall drygt två miljoner exemplar.



GM:s numera nedlagda småbilsmärke Geo hade också en Metro
på programmet, men det är egentligen en Suzuki Swift vi talar om.



13. Sebastian Vettel tog årets första seger i Singapore

Av Anna Andersson 2019-09-22

Charles Leclerc mycket irriterad på Ferrari



Sebastian Vettel vann Singapores GP före Charles Leclerc och det skapar stor irritation inom Ferrari. – Det är inte rättvist, gnällde Leclerc över radion

FILM: ***https://www.aftonbladet.se/a/kJXbBL***

Charles Leclerc tog staren av Singapores GP, men det betydde inte att det blev någon hetsig jakt utan istället kördes de inledande varven i sakta mak.

– Jag kan inte köra långsammare, det går inte, meddelade Hamilton över radion.

Leclerc höll ledningen, men när Sebastian Vettel gick in i depå som första förare kom han ut på en fri bana och fick möjligheten att köra in tid. Det gjorde att han också tog kommandot i loppet, för när kollegan Charles Leclerc gick i depå tog Vettel över förstaplatsen.

Efter det var Leclerc märkbart irriterad.

– Ska jag vara ärlig så förstår jag inte alls beslutet, men vi diskuterar det efter loppet, gnällde han över radion.

Leclerc, som vann de två första loppen efter sommaruppehållet, fortsatte att påpeka att han vill ha mer prestanda på motorn.

– Jag kommer inte att göra någonting dumt, försökte Leclerc.

– Det är inte rättvist.

Sebastian Vettel tog årets första seger i Singapore

Hans chefer lyssnade inte på hans önskan, istället beordrade de honom att köra in bilen säkert i mål. Det gjorde han, han attackerade inte sin kollega utan Vettel tog sin första seger i F1 på över ett år.

– Det är alltid svårt att tappa en seger på det sättet, säger Charles Leclerc efter loppet.

– Samtidigt är jag glad över dubbelsegern, det är första gången för i år Vi kom hit och hade hoppats på en pallplats, men kommer hem med en dubbelseger. De är klart jag är besviken, men det hade alla varit i den här situationen. Jag lovar att jag kommer tillbaka starkare.

Detta var Vettels femte seger i Singapore och där har han tagit fler vinster än någon annan förare. Ferrari som team har därmed vunnit samtliga tre lopp efter sommaruppehållet.

– Jag tyckte att det var lite tidigt när jag blev inkallad i depån, men när jag insåg att de andra stannade kvar på banan gav jag allt och jag var faktiskt lite överraskad över att jag var först efter depåstoppen, säger Vettel.

Max Verstappen slutade trea i Singapores GP och VM-ledaren Lewis Hamilton, som gjorde en väldigt lång första stint, slutade fyra.

F1 reser nu vidare till Ryssland där nästa deltävling avgörs i Sotji den sista söndagen i september.



Felix Rosenqvist vansinnigt arg på domarnas beslut



Juan Manuel Correa har väckts ur sin koma

SLUT